IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 83)
z dnia 16 marca 2021 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 83)

16 marca 2021 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Pawła Olszewskiego (KO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze (druk nr 986).

W posiedzeniu udział wzięli udział: **Marcin Horała** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury oraz **Piotr Samson** prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Kamil Basicki** i **Elżbieta Kessel** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych oraz **Łukasz Grabarczyk** i **Jarosław Lichocki** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dzień dobry. Witam panie i panów posłów. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam wszystkich. Witam pana ministra wraz ze współpracownikami. Widzę, że pan minister jest w drodze.

Informuję, że posiedzenie zostało zwołane przez marszałek Sejmu na podstawie art. 198j ust. 2 regulaminu Sejmu i będzie prowadzone z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej umożliwiających porozumiewanie się na odległość.

Nie będę przypominał zasad, bowiem wszyscy państwo doskonale je znają. Posłów, którzy uczestniczą zdalnie, prosiłbym o zalogowanie się do panelu do głosowania, a posłów uczestniczących na sali prosiłbym o zalogowanie się wedle woli, za pomocą karty do głosowania lub za pośrednictwem tabletu. Przystąpimy do sprawdzenia kworum. Sekretariat Komisji prosiłbym o wyświetlenie pulpitu do głosowania. Mamy kworum, ale zostawimy jeszcze *slot* do głosowania ze względu na wczesną porę i możliwość tego, że niektórzy posłowie będą później uczestniczyli.

Zgodnie z przedstawionym porządkiem przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze (druk nr 986). W dniu 2 marca 2021 r. marszałek Sejmu skierowała projekt ustawy do Komisji Infrastruktury do pierwszego czytania. Przypominam, że zgodnie z art. 39 regulaminu Sejmu pierwsze czytanie obejmuje uzasadnienie projektu przez wnioskodawcę, debatę w sprawach ogólnych projektu, a następnie zadawanie pytań przez posłów i ewentualne odpowiedzi wnioskodawców.

Przystępujemy do pierwszego czytania projektu ustawy z druku nr 986. Proszę pana ministra o przedstawienie uzasadnienia projektu ustawy. Prosiłbym również o zwięzłość, bowiem o godz. 10.00 rozpoczyna się posiedzenie Sejmu i w ramach możliwości postaramy się przeprowadzić to posiedzenie Komisji dość sprawnie.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Marcin Horała:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, myślę, że uda się przedstawić to bardzo zwięźle, ponieważ prezentowana dzisiaj ustawa w istocie jest krótka i chyba niekontrowersyjna. Celem tego projektu jest wprowadzenie regulacji umożliwiających wykonywanie zarobkowych operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka oraz zarobkowych operacji polegających na wykonywaniu lotów przeciwpożarowych i gaśniczych statkami powietrznymi, które pozostają pod nadzorem krajowym, a zatem nieobjętymi przepisami prawa Unii Europejskiej, w związku z tym wyłączonymi spod nadzoru Agencji Unii Europejskiej ds.

Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA), po uzyskaniu zezwolenia wydawanego na wniosek zainteresowanego podmiotu przez prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Mówiąc prostszym językiem, chodzi tu o nieco starsze samoloty, które są wykorzystywane właśnie do lotów gaśniczych, przeciwpożarowych w lasach państwowych. Czasem jest to rozrzucanie karmy albo szczepionek albo patrolowanie lasów. Nie jest to duży rynek, ale on istnieje. Chodzi o kilka lub kilkanaście firm w Polsce, które świadczą tego rodzaju usługi. One są potrzebne Lasom Państwowym, natomiast gdyby miały być one kontynuowane na certyfikatach easowskich, to pewnie byłoby to niemożliwe i nie można byłoby wykonywać takich zarobkowych lotów. Stąd propozycja, żeby umożliwić objęcie takich statków powietrznych nadzorem polskiego Urzędu Lotnictwa Cywilnego, co pozwoli na dalsze kontynuowanie tego rodzaju usług. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Otwieram dyskusję. Czy ktoś jest chętny do zabrania głosu? Pan poseł Maciej Lasek.

Poseł Maciej Lasek (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, szanowna Komisjo, co do tego projektu nie ma żadnych większych wątpliwości. Projekt jest potrzebny. Mam natomiast kilka pytań. Pan minister był uprzejmy już wskazać, że dotyczy to samolotów eksploatowanych przez kilka firm. Czy w związku z tym były robione takie analizy? O jakie konkretnie liczby jakich typów samolotów chodzi? Czy to są tylko samoloty, czy również śmigłowce? Czy była przeprowadzona analiza pozostających w eksploatacji samolotów, które będą spełniały wymogi wykonywania tych działań? Czy była przeprowadzona analiza liczby pozostających w eksploatacji statków powietrznych? Ile firm korzystało dotychczas z takich statków powietrznych? To jest pierwsze pytanie.

Pewną wątpliwość albo zaniepokojenie budzi włączenie w to również statków powietrznych z kategorii specjalnej. Z tego, co pamiętam, statki z kategorii specjalnej w większości przypadków od dawien dawna były wyłączone z wykonywania operacji zarobkowych. Specjalistom, których widzę na ekranie, nie muszę tłumaczyć, dlaczego statek powietrzny przechodzi w kategorię specjalną. Jest to niemożność utrzymania krajowego certyfikatu przez statek powietrzny danego typu. Nie mówię, że jest on źle eksploatowany, ale generuje to pewne ryzyko. Chciałem po prostu zapytać. Co stoi za włączeniem statków powietrznych w kategorii specjalnej również do tej kategorii, która będzie mogła wykonywać operacje wysokiego ryzyka?

Ostatnie pytanie dotyczy tego, co zmieniło się w prawie od 2018 r. Analizując działania nowelizacji Prawa lotniczego, odnoszę wrażenie, że przepisy, o których dzisiaj rozmawiamy, można było zawrzeć w poprzedniej nowelizacji, z 14 grudnia 2018 r. Jeżeli zaś nie było można, to kiedy nastąpiły zmiany, które sprawiły, że nowelizacja jest robiona w dość dużym pośpiechu? Tak bym to nazwał, ponieważ z uwagi na pilną potrzebę wprowadzenia tego projektu pominięte zostały nawet konsultacje społeczne. Nie neguję tego, że w tej chwili jest pilna potrzeba, dlatego że niektórym firmom wygasają certyfikaty AWC albo już wygasły w tym kwartale i trzeba to jak najszybciej naprawić, ale z punktu widzenia tworzenia prawa jestem troszeczkę zaskoczony, że trwało to aż tyle czasu. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Czy są jeszcze jakieś pytania i uwagi? Proszę, pan poseł Szczepański.

Poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Mam tylko krótkie pytanie. Jaka jest różnica między polskim certyfikatem a tym, który musiałbym uzyskiwać z UE? Jak to będzie różniło się czasowo, gdybyśmy chcieli uzyskać tamten certyfikat, a wydawałby go urząd?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Nie ma więcej pytań. Panie ministrze, proszę o odpowiedź.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Bardzo dziękuję. Szanowni państwo, odpowiadając na pytanie o liczbę statków, nie jestem w stanie powiedzieć, jaka to jest liczba podmiotów gospodarczych. Widzimy to od strony rejestracji statków powietrznych i tych statków jest ok. 20. To oczywiście są wnioski. Ludzie występują, wyrejestrowują, ale myślę, że jak powiem, że jest ich 20, to dużo się nie pomylimy. To są samoloty typu An-2 i śmigłowce typu Mi-2, więc śmigłowce też tu są.

Jeżeli chodzi o kategorie specjalne, zwrócę uwagę, że takie potrzeby są bardzo incydentalnie, ale też się pojawiają. Jeżeli chodzi o czas procedowania, to od 2018 r. zasadniczo nic się nie zmieniło. Nie byłem przy tym, ale pewnie przepisy te można było zawrzeć w 2018 r. Tak się złożyło, że ani ustawodawca, ani wnioskodawca o tym nie pomyśleli. Dlaczego natomiast teraz tryb jest pilny? Dlatego że, co nie jest tajemnicą, prowadzimy prace nad większą nowelizacją Prawa lotniczego i pierwotnie zakładaliśmy, że to będzie element nowelizacji, ale prace się przedłużają. Tak jak mówię, to jest większa nowelizacja. Trwają konsultacje, dawane są uwagi, a w przypadku tego sektora rynku faktycznie czas już nas goni, bo certyfikaty wygasały. Stąd konieczność, żeby ten niewielki przepis wyłączyć do odrębnej, szybkiej legislacji.

Jeżeli chodzi o szczegółowe różnice w tych certyfikatach, to o dwa słowa poprosiłbym pana prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego Piotr Samson:

Dzień dobry, panie przewodniczący. Dzień dobry, panowie posłowie. Dzień dobry, panie ministrze. Informacyjnie odniosę się do drugiego pytania. W tym momencie nie ma technicznej możliwości, abyśmy mogli wydawać certyfikaty easowskie, dlatego że EASA nie przewiduje certyfikatów dla statków powietrznych, które nie są certyfikowane według EASA, a takimi statkami są statki An-2 i Mi-2. Musimy zrobić nowelizację prawa krajowego, aby opisać to w prawie krajowym.

Tak naprawdę nie mamy więc możliwości, żeby móc robić to zgodnie z przepisami EASA, bo EASA nie przewiduje takiej możliwości. Takie możliwości istniały do 2019 r., kiedy był certyfikat AWC, ale on już nie funkcjonuje. Dlatego ważne jest to, że musimy zmodyfikować prawo krajowe, bo mamy takie statki, one cały czas są sprawne i są dla nas bardzo przydatne.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Nie widzę więcej głosów. Zakończyliśmy pierwsze czytanie. Przystępujemy do szczegółowego rozpatrzenia projektu ustawy.

Czy są uwagi do tytułu ustawy? Nie widzę. Czy są uwagi do zmiany nr 1 w art. 1? Nie widzę. Czy są uwagi do zmiany nr 2 w art. 1? Nie widzę. Czy są uwagi do zmiany nr 3? Proszę, Biuro Legislacyjne. Oczywiście zapomniałem: Jeśli nie usłyszę sprzeciwu, upoważniamy Biuro Legislacyjne do dokonywania oczywistych korekt i zmian. Sprzeciwu nie słyszę. To są uwagi do zmiany nr 3, tak?

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Dziękuję, panie przewodniczący. Chcieliśmy zauważyć, że głos chciał zabrać jeszcze pan poseł przewodniczący Polaczek.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę bardzo.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie i panowie posłowie, jest krótka poprawka polegająca na dodaniu pkt 2a w brzmieniu: „2a. W art. 126a w ust. 2 w pkt 1 skreśla się wyrazy «strażnicy»”. Chodzi o to, iż analiza przepisów, które dotyczą uprawnień funkcjonariuszy Straży Marszałkowskiej, wskazała, że z dniem wejścia w życia tej ustawy w 2018 r. funkcjonariusze utracili prawo do zniszczenia lub unieruchomienia bezzałogowego statku powietrznego, albo przejęcia kontroli nad jego lotem w przypadku, gdy przebieg lotu lub działanie zagraża życiu lub zdrowiu osoby. Uprawnienie to przysługiwało strażnikom.

Chodzi o to, iż po zmianie przepisów wprowadzających zastępuje się wyrazy „strażnicy Straży Marszałkowskiej” wyrazami „funkcjonariusze”. W związku z tym jest pilna

potrzeba dokonania odpowiedniej nowelizacji akurat w tym miejscu, czyli w art. 126a Prawa lotniczego.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Przystąpimy do rozpatrzenia tej poprawki. Proszę o wyświetlenie pulpitu do głosowania. Kto z pań i panów posłów jest za przyjęciem poprawki? Kto jest za? Kto jest przeciw? Kto wstrzymał się od głosu? Proszę o wyświetlenie wyników. Głosowało 32 posłów: za było 28, 1 poseł był przeciw, 3 posłów wstrzymało się. Poprawka uzyskała akceptację.

Czy są uwagi od zmiany nr 3 w art. 1? Nie widzę. Czy są uwagi do zmiany nr 4? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 5? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 6? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 7? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 8? Nie widzę.

Czy są do art. 2? Nie widzę.

Czy są do art. 3? Nie widzę.

Czy są do art. 4? Nie widzę.

Na tym zakończyliśmy rozpatrywanie projektu ustawy.

Musimy jeszcze przegłosować całość. Proszę o wyświetlenie pulpitu do głosowania. Kto z pań i panów posłów jest za wnioskiem o uchwalenie przez Sejm projektu ustawy wraz z przyjętą poprawką? Kto jest za? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Poproszę o wyniki. Głosowało 32 posłów, wszyscy posłowie byli za. Wniosek został przyjęty przez Komisję.

Musimy jeszcze dokonać wyboru posła sprawozdawcy. Czy są kandydatury? Pan poseł Jerzy Polaczek. Czy są inne kandydatury?

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Wyrażam zgodę.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Nie widzę innych kandydatur. Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, przyjmę, iż Komisja zaakceptowała kandydaturę pana przewodniczącego Polaczka na sprawozdawcę Komisji. Na tym wyczerpaliśmy porządek obrad. Serdecznie dziękuję.